Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/4923

23. 03. 76

Sachgebiet 923

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf seinen Artikel 75;

gestützt auf den Vorschlag der Kommission;

gestützt auf die Stellungnahme des Europäischen Parlaments;

gestützt auf die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses;

in Erwägung, daß die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [1]) in Durchführung der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen [2]), insbesondere Abschnitt III, beschlossen wurde, und in Erwägung der Änderungen durch die Verordnungen (EWG) Nr. 514/72 und 515/72 des Rates vom 28. Februar 1972 [3]);

in Erwägung, daß die Zielsetzungen dieser Verordnungen gültig bleiben, d. h. wesentliche Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen sind, spezifische Arbeitsbedingungen im Wege des Fortschritts anzugleichen sind, und die Verkehrssicherheit zu verbessern ist;

in Erwägung, daß die mit diesen Verordnungen gesammelten Erfahrungen das Bedürfnis nach einer praktischen Erfordernissen entsprechenden Lockerung gewisser Bestimmungen zeigen, ohne damit die Zielsetzungen der bestehenden Verordnungen in Frage zu stellen;

in Erwägung, daß es zweckmäßig ist, um einige Fahrzeugkategorien zu definieren, auf die Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [4]) Bezug zu nehmen;

in Erwägung, daß es zweckmäßig ist, einige Fahrzeugkategorien vom Anwendungsbereich der Verordnung anzunehmen;

in Erwägung, daß gewisse Lockerungen für solche Fahrzeuge vorgesehen werden sollten, in denen ein Kontrollgerät gemäß Artikel 1 oder Artikel 20 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Erförderung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr [5]) verwendet wird, indem diese Fahrzeuge von der Beschränkung hinsichtlich der täglichen Fahrtstrecke befreit werden;

in Erwägung, daß die Bestimmungen über die höchstzulässige Lenkzeit zweckmäßiger gefaßt werden sollten;

in Erwägung, daß im Hinblick auf die technischen Verbesserungen bei der Fahrzeugherstellung die gleichen Vorschriften für Unterbrechungen zwischen den Lenkzeiten für leichte und schwere Fahrzeuge vorgesehen werden sollten;

---

1) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 77 vom 29. 3. 1969, S. 49

2) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, S. 1500

3) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 67 vom . . . März 1972, S. 1 und 11

4) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1969, S. 2688

5) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 164 vom 27. Juli 1970, S. 1

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 5307 Wachtberg-Villip
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestraße 56, Telefon 0 22 21 / 36 35 51

in Erwägung, daß es zweckmäßig ist, die Bestimmungen der bestehenden Verordnung über die Lenkzeiten durch den Begriff der Schichtzeit zu ergänzen, und den Begriff der täglichen Ruhezeit durch den der Ruhezeit zu ersetzen;

in Erwägung, daß es zweckmäßig ist, den Zeiten, die mit einem Fahrzeug auf Fährbooten oder Eisenbahnzügen verbracht werden, bei der Bestimmung der Ruhezeiten Rechnung zu tragen;

in Erwägung, daß es zweckmäßig ist, im Rahmen eines gemeinschaftlichen Verfahrens die Möglichkeit vorzusehen, Befreiung von allen oder einem Teil der Vorschriften der Verordnung zuzulassen, und zwar für nationale Verkehre, die besondere Merkmale aufweisen, für die Beförderung bestimmter Güter, in vorübergehenden Notsituationen bei der Regelung der Lenkzeiten und der Arbeitsverhältnisse der Fahrer, für die nationalen Verkehre im Falle ernsthafter und auf dem Verkehrssektor fortbestehenden Schwierigkeiten, oder bei Schwierigkeiten, die für die gesamte oder eine regionale Wirtschaft schwerwiegende Verschlechterungen verursachen können;

in Erwägung, daß der Rat auf Vorschlag der Kommission vor dem 1. Februar 1977 die Dauer der Schichtzeit, die Gesamtdauer der Schichtzeiten je Woche und die Mindestdauer der Ruhezeit für die Mitglieder des Fahrpersonals bei Fahrzeugen mit Schlafkabine und mit zwei Fahrern an Bord festsetzen muß; bevor die Kommission ihre Vorschläge erstellt, muß sie die Sozialpartner anhören;

in Erwägung, daß für den Jahresurlaub und für Feiertage eine Gesamtzahl von Tagen als Mindestwert festgelegt werden sollte;

in Erwägung, daß im Interesse der Verkehrssicherheit Prämien auf der Grundlage von zurückgelegten Strecken und beförderten Gütermengen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, verboten werden sollten;

in Erwägung, daß es ausreicht, dem Rat und dem Europäischen Parlament nur alle zwei Jahre einen Bericht zu erstatten;

in Erwägung, daß es nützlich ist, mit Regierungssachverständigen Beratungen über die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung durchzuführen;

in Erwägung, daß die geltenden Verordnungen und die gewünschten Änderungen in einer einzigen Verordnung, die die bisherige Verordnung ersetzt, verabschiedet werden sollten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Definitionen

Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

1. „Straßenverkehr": jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf der Straße;

2. „Fahrzeuge": Kraftfahrzeuge, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger gemäß den nachstehenden Definitionen:

   a) „Kraftfahrzeug": mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und normalerweise zur Personen- und Güterbeförderung dient;

   b) „Zugmaschine": mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und das besonders dazu ausgestattet ist, um Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder anzutreiben;

   c) „Anhänger": jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder an eine Zugmaschine angehängt zu werden;

   d) „Sattelanhänger": ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, daß ein beträchtlicher Teil seines Gewichtes und seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird;

3. „Mitglied des Fahrpersonals": der Fahrer, der Beifahrer und der Schaffner gemäß nachstehenden Definitionen:

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 22. März 1976 – 14 – 680 70 – E – Str 7/76:

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 9. März 1976 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

a) „Fahrer": jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;

b) „Beifahrer": jede Person, die den Fahrer eines Fahrzeugs begleitet, um ihn bei bestimmten Tätigkeiten zu unterstützen, und die sich gewöhnlich an den im Verkehr zu verrichtenden Tätikgeiten beteiligt, ohne Fahrer im Sinne von Nummer 3 Buchstabe a zu sein;

c) „Schaffner": jede Person, die den Fahrer eines zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugs begleitet, um insbesondere die Fahrausweise zu verkaufen und zu kontrollieren;

4. „Woche": der Zeitraum, der sich von Sonntag 00.00 h bis Samstag 24.00 h erstreckt;

5. „Ruhezeit": jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens acht Stunden, in dem die Mitglieder des Fahrpersonals frei über ihre Zeit verfügen und sich frei bewegen können;

6. „Schichtzeit": für die Mitglieder des Fahrpersonals der Zeitraum zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende; dieser Zeitraum umfaßt auch die vom Fahrpersonal für den Weg aufgewendete Mehrzeit, um entweder das Fahrzeug zu übernehmen oder die Verantwortung für das Fahrzeug abzugeben, wenn sich das Fahrzeug an einem anderen Ort als dem üblichen Arbeitsort befindet sowie die Bereitschaftszeit.

7. „Ruhepause": jeder Zeitraum innerhalb der Schichtzeit von weniger als acht Stunden und von mindestens fünfzehn Minuten, in der ein Mitglied des Fahrpersonals über seine Zeit frei verfügen und sich frei bewegen kann.

8. a) „Güterlinienverkehr": die Beförderung, die in einer bestimmten Zeitfolge und auf einer bestimmten Verkehrsverbindung durchgeführt wird und bei der Güter an vorher festgelegten Haltepunkten übernommen oder abgesetzt werden;

   b) „Personenlinienverkehr": der in Artikel 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG genannte Verkehr;

   c) „Pendelverkehr": der in Artikel 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG genannte Verkehr;

   d) „Personengelegenheitsverkehr": der in Artikel 3 der Verordnung Nr. 177/66/EWG genannte Verkehr.

9. „Höchstzulässiges Gesamtgewicht": das höchstzulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast.

10. „Schlafkabine": Eine Kabine, in der sich die Mitglieder des Fahrpersonals bequem ausstrekken können.

ABSCHNITT II

Geltungsbereich

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für Beförderungen im Straßenverkehr mittels der in einem Mitgliedstaat oder einem Drittland zugelassenen Fahrzeuge für die innerhalb der Gemeinschaft zurückgelegte Beförderungsstrecke oder Beförderungsteilstrecke.

Ab 1. Juli 1976 finden jedoch die Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) auf Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr von und/oder nach Drittländern, die Vertragspartei dieses Übereinkommens sind, Anwendung.

Artikel 3

Die Gemeinschaft wird mit den dritten Ländern die Verhandlungen aufnehmen, die zur Anwendung dieser Verordnung gegebenenfalls erforderlich sind.

Artikel 4

Diese Verordnung findet keine Anwendung auf Straßenverkehre mittels:

1. Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu geeignet sind, höchstens neun Personen – einschließlich des Fahrers – zu befördern;

2. Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung dazu geeignet sind, höchstens zwölf Personen – einschließlich des Fahrers – zu befördern, wenn und soweit sie vom Eigentümer zu ausschließlich privaten Zwecken benutzt werden; Fahrten zur Beförderung von Arbeitnehmern im Werkverkehr gelten nicht als zu ausschließlich privaten Zwecken ausgeführt;

3. Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich der Anhänger oder der Sattelanhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt;

4. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr eingesetzt werden, wenn die Linienlänge 50 km nicht übersteigt;

5. Dienstfahrzeugen der Polizei, der Gendamerie, der Streitkräfte, der Feuerwehr, des Zivil- und des Wasserschutzes, der Wasser-, Gas- und

Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, des Telegrafen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes und der Rundfunk- und Fernsehanstalten oder anderer Träger der hoheitlichen Gewalt, soweit sie zu öffentlichen Zwecken eingesetzt und nicht in Wettbewerb zu Privatunternehmen tätig werden;

6. Fahrzeugen, die zur Beförderung von Kranken und Verletzten sowie von Rettungsmaterial eingesetzt sind, und besonderen Pannenhilfefahrzeugen;

7. Zugmaschinen, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht übersteigt;

8. Zugmaschinen, die ausschließlich für örtliche land- und forstwirtschaftliche Arbeiten eingesetzt werden;

9. Fahrzeugen im Zirkus- und Schaustellergewerbe;

10. Fahrzeugen, die von der Reparaturwerkstatt zu technischen Tests bewegt werden;

11. mobilen Ausleihbibliotheken und Läden.

ABSCHNITT III

Fahrpersonal

Artikel 5

1. Das Mindestalter der im Güterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt:

   a) bei den Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen einschließlich – Anhänger oder Sattelanhänger gegebenenfalls inbegriffen – auf das vollendete 18. Lebensjahr;

   b) bei den übrigen Fahrzeugen auf

   — das vollendete 21. Lebensjahr oder

   — das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer einen Befähigungsnachweis über den erfolgreichen Abschluß einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr mit sich führt. Der Rat legt auf Vorschlag der Kommission spätestens am 1. August 1976 das Mindestniveau dieser Ausbildung fest.

   Sind gemäß Artikel 6 zwei Fahrer anwesend, so muß einer der Fahrer das 21. Lebensjahr vollendet haben.

2. Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer müssen das 21. Lebensjahr vollendet haben und

   a) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrers auf Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen ausgeübt haben oder

   b) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines in der Personenbeförderung gemäß Artikel 4 Nummer 4 eingesetzten Fahrers ausgeübt haben oder

   c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluß einer von einem der Mitgliedstaaten anerkannten Ausbildung für Fahrer im Personenverkehr sein und diesen mit sich führen. Der Rat legt auf Vorschlag der Kommission spätestens am 1. August 1976 das Mindestniveau dieser Ausbildung fest.

3. Das Mindestalter der Beifahrer und Schaffner wird auf das vollendete 18. Lebensjahr festgesetzt.

4. Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, brauchen die in Absatz 2 Buchstaben a, b und c genannten Bedingungen nicht zu erfüllen, wenn sie ihre Tätigkeit vor dem 1. Februar 1977 mindestens ein Jahr lang ausgeübt haben.

5. Jeder Mitgliedstaat kann bei in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Personen, die am 1. Februar 1977 bereits den erforderlichen Führerschein besitzen, die Anwendung der Bestimmungen des Absatzes 2 für in seinem Hoheitsgebiet durchgeführte Beförderungen aussetzen.

6. Jeder Mitgliedstaat kann für innerstaatliche Beförderungen im Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich der Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt in diesem Umkreis liegt, das Mindestalter der Beifahrer zum Zweck der Berufsausbildung im Rahmen des nationalen Arbeitsrechts auf das vollendete 16. Lebensjahr herabsetzen.

Artikel 6

1. Beträgt die Fahrstrecke innerhalb der Schichtzeit mehr als 450 km und wird der Fahrer zu Beförderungen mit einem der nachstehenden Fahrzeuge eingesetzt, so muß er von Beginn der Fahrt an von einem anderen Fahrer begleitet sein oder nach Zurücklegung einer Fahrstrecke von 450 km durch einen anderen Fahrer ersetzt werden:

   a) Kraftfahrzeug oder Zugmaschine mit mehr als einem Anhänger oder Sattelanhänger;

   b) Kraftfahrzeuge oder Zugmaschinen mit einem Anhänger oder einem Sattelanhänger, wenn die Beförderungseinheit im Personenverkehr eingesetzt ist und das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers oder Sattelanhängers fünf Tonnen übersteigt;

c) Kraftfahrzeug oder Zugmaschine mit einem Anhänger oder einem Sattelanhänger, wenn die Beförderungseinheit im Güterverkehr eingesetzt ist und sein höchstzulässiges Gesamtgewicht 20 Tonnen übersteigt.

2. Die Bestimmungen von Absatz 1 gelten nicht für dort genannte Fahrzeuge, in denen ein Kontrollgerät gemäß Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 oder gemäß Artikel 20 Absatz 1 der gleichen Verordnung verwendet wird.

ABSCHNITT IV

Schichtzeit und Ruhezeit

Artikel 7

Die Beschäftigung jedes Mitglieds des Fahrpersonals ist so einzuteilen, daß innerhalb einer Woche nicht mehr als sechs Schichtzeiten und innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen nicht mehr als zehn Schichtzeiten liegen. Jeder Schichtzeit muß eine einzelne Ruhezeit unmittelbar voraufgehen oder folgen; die Woche muß außerdem eine wöchentliche Ruhezeit umfassen.

Artikel 8

1. Im Güterverkehr und im Personenlinienverkehr darf bei Fahrzeugen mit einem Fahrer und bei Fahrzeugen ohne Schlafkabine mit zwei Fahrern die einzelne Schichtzeit nicht mehr als zwölf Stunden betragen.

2. Wenn das Fahrpersonal im Güterverkehr zur zweckmäßigen Einteilung der Fahrt innerhalb der Schichtzeit über die in Artikel 17 vorgeschriebenen Ruhepausen hinaus weitere Ruhepausen von mindestens einer halben Stunde einlegt, so kann die Schichtzeit um die entsprechende Zeit bis zu zwei Stunden verlängert werden. Von dieser Möglichkeit kann höchstens zweimal in der Woche, jedoch nicht zweimal hintereinander, Gebrauch gemacht werden.

3. Im Personenlinienverkehr kann die Schichtzeit für jedes Mitglied des Fahrpersonals zweimal in der Woche, jedoch nicht zweimal hintereinander, auf 14 Stunden erhöht werden.

4. Für jedes in Absatz 1 genannte Mitgiled des Fahrpersonals darf jedoch die Gesamtdauer aller Schichtzeiten nicht höher sein als 60 Stunden in der Woche.

Artikel 9

1. Im Güterverkehr muß für Fahrzeuge mit einem Fahrer und für Fahrzeuge ohne Schlafkabine mit zwei Fahrern für jedes einzelne Mitglied des Fahrpersonals die einzelne Ruhezeit mindestens elf Stunden betragen.

2. Die in Absatz 1 genannte Ruhezeit kann höchstens zweimal in der Woche und nicht hintereinander bis auf acht Stunden gekürzt werden, wenn diese Ruhezeit außerhalb des Standorts des Fahrpersonals oder des Standorts des Fahrzeugs verbracht wird.

Artikel 10

Bis zum 1. Februar 1977 setzt der Rat auf Vorschlag der Kommission den Wert der Schichtzeit, den Wert der Gesamtdauer der Schichtzeiten pro Woche und die Mindestdauer der Ruhezeit für die Mitglieder des Fahrpersonals bei Fahrzeugen mit Schlafkabine fest, in denen zwei Fahrer mitfahren.

Die Kommission macht ihren Vorschlag nach Anhörung der Vertreter der Sozialpartner auf der Ebene der Gemeinschaft und trägt dem sozialen Fortschritt, den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der für eine angemessene Betriebsführung notwendigen Elastizität Rechnung.

Artikel 11

1. Im Personengelegenheitsverkehr und Pendelverkehr darf die einzelne Schichtzeit für jedes Mitglied des Fahrpersonals höchstens zwölf Stunden betragen.

2. Wenn die Mitglieder des Fahrpersonals während der Schichtzeit über die in Artikel 17 vorgeschriebenen Ruhepausen hinaus weitere Ruhepausen von mindestens einer halben Stunde einlegt, so kann die Schichtzeit um die entsprechende Zeit bis zu zwei Stunden verlängert werden.

3. Für jedes Mitglied des Fahrpersonals darf jedoch die Gesamtdauer aller Schichtzeiten nicht höher sein als 65 Stunden in der Woche.

Artikel 12

Im Personenverkehr muß die einzelne Ruhezeit für jedes Mitglied des Fahrpersonals mindestens elf Stunden, die dreimal je Woche auf zehn Stunden vermindert werden kann, betragen.

Artikel 13

Die Ruhezeit muß außerhalb des Fahrzeugs verbracht werden. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer Schlafkabine ausgestattet, kann sie bei stillstehendem Fahrzeug in dieser Kabine verbracht werden.

Artikel 14

Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß außer den in den Artikeln 9 und 12 genannten einzelnen Mindestruhezeiten eine wöchentliche Ruhezeit von minde-

stens 29 zusammenhängenden Stunden haben, der eine einzelne Ruhezeit unmittelbar vorausgehen oder folgen muß.

Artikel 15

1. Begleitet ein Mitglied des Fahrpersonals im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so wird seine an Bord des Schiffes oder auf der Eisenbahn frei verfügbare Zeit als Ruhezeit angesehen, soweit diese freie Zeit in ihrer Dauer den Bestimmungen der Artikel 9 und 12 entspricht.
2. Abweichend von den Bestimmungen der Artikel 9 und 12 können Mitglieder des Fahrpersonals bis zu dreimal je Woche die an Bord eines Fährschiffes oder auf der Bahn verbrachte Ruhezeit bis auf acht Stunden reduzieren.
3. Alle unter acht Stunden auf der Fähre oder in der Eisenbahn frei verbrachte Zeit wird als Ruhepause angesehen. Abweichend von den Bestimmungen der Artikel 8 und 11 kann ein Mitglied des Fahrpersonals im Personenverkehr höchstens zweimal je Woche seine Schichtzeit bis zu zwei Stunden um die auf der Fähre oder der Eisenbahn verbrachte Ruhepause verlängern.

ABSCHNITT V

Lenkzeiten und Ruhepausen

Artikel 16

1. Die gesamte Zeit, die innerhalb einer Schichtzeit am Steuer verbracht wird, darf acht Stunden nicht überschreiten. Diese Zeit darf höchstens zweimal innerhalb einer Woche auf neun Stunden heraufgesetzt werden.
2. Die gesamte Zeit, die am Steuer verbracht wird, darf auf keinen Fall 48 Stunden innerhalb einer Woche und 92 Stunden innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen überschreiten. Ab 1. Januar 1979 darf die gesamte Zeit, die am Steuer verbracht wird, 46 Stunden in der Woche nicht überschreiten.

Artikel 17

1. Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß innerhalb eines jeden Teils der Schichtzeit von viereinhalb Stunden eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten einlegen. Zwischen zwei Ruhepausen dürfen nicht mehr als vier Stunden Schichtzeit liegen.
2. Die Ruhepause gemäß Absatz 1 kann durch zwei Ruhepausen von jeweils mindestens 20 Minuten oder durch drei Ruhepausen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden.

ABSCHNITT VI

Jahresurlaub

Artikel 18

1. Jedem Mitglied des Fahrpersonals müssen wenigstens 28 Jahresurlaubs- und Feiertage gewährt werden.
2. Die wöchentliche Ruhezeit ist in diesen 28 Tagen nicht enthalten.
3. Jedes Mitglied des Fahrpersonals hat Anspruch auf einen wenigstens zweiwöchigen ununterbrochenen Jahresurlaub.
4. Die Bestimmungen der Absätze 1 bis 3 gelten nicht für selbständige Unternehmer, die Mitglieder des Fahrpersonals sind.

ABSCHNITT VII

Verbot von Prämien

Artikel 19

Unselbständige Mitglieder des Fahrpersonals dürfen nicht nach der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecke oder Gütermengen, es sei denn, daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.

ABSCHNITT VIII

Strengere Bestimmungen

Artikel 20

1. Jeder Mitgliedstaat kann Bestimmungen mit
   - geringeren Höchstmengen als den in den Artikeln 7, 8, 11 und 16 festgesetzten
   - höheren Mindestwerten als den in den Artikeln 5, 9, 12, 14, 17 und 18 festgesetzten

   anwenden und auf die Anwendung von Artikel 6 Abs. 2 verzichten.
2. Bestimmungen, die ein Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 getroffen hat, dürfen nicht auf Mitglieder des Fahrpersonals angewandt werden, die in Fahrzeugen, welche in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, grenzüberschreitenden Verkehr durchführen. In diesem Fall kontrolliert der betreffende Mitgliedstaat auf seinem Gebiet nur die Einhaltung der Höchst- und Mindestwerte dieser Verordnung.

Artikel 21

Alle zwei Jahre wird die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament einen Bericht über die soziale Entwicklung auf den durch diese Verordnung betroffenen Gebieten vorlegen.

ABSCHNITT IX

Abweichungen

Artikel 22

Wenn es mit der Straßenverkehrssicherheit vereinbar ist, kann der Fahrer bei Gefahr, bei höherer Gewalt, zur Hilfeleistung oder nach einer Panne von Artikel 6, von Abschnitt IV und von Artikel 16 abweichen soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten und um einen geeigneten Abstellplatz oder je nach den Umständen das Ziel seiner Fahrt zu erreichen. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung im persönlichen Kontrollbuch oder auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts zu vermerken.

Artikel 23

1. Die Kommission kann auf Antrag eines Mitgliedstaates für bestimmte innerstaatliche Verkehre, die besondere Bedingungen aufweisen, Abweichungen von den Höchst- und Mindestwerten des Abschnittes IV dieser Verordnung genehmigen.

   Der Antrag kann nur gestellt werden, wenn die Sozialpartner des Mitgliedstaates im gegenseitigen Einvernehmen bei ihrer Regierung darum ersuchen.

2. Bei Verkehren im Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs aus einschließlich der Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt in diesem Umkreis liegt, können die Mitgliedstaaten, nach Anhörung ihrer Sozialpartner und nach Konsultation der Kommission, Abweichungen von den Vorschriften des Abschnitts IV dieser Verordnung für Güterbeförderungen der nachfolgenden Art zulassen, sofern diese Abweichungen sich auf die Erfordernisse dieser Beförderungen beschränken:

   i) Beförderungen von Milch vom Hof zur Molkerei;

   ii) Beförderungen anderer landwirtschaftlicher oder gartenbaulicher Erzeugnisse durch den Erzeuger während der Erntezeiten.

3. Die Abweichungen nach den Absätzen 1 und 2 dürfen nur in Verbindung mit einem zeitlichen Ausgleich, durch Verkürzung der Gesamtschichtzeit innerhalb einer Woche, gewährt werden, der das Gesamtniveau des sozialen Schutzes und der Verkehrssicherheit aufrechterhält.

4. Bis zur obligatorischen Einführung der Kontrollgeräte im Sinne des Artikels 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 können die Mitgliedsstaaten Abweichungen von den Bestimmungen des Artikels 24 für innerstaatliche Güterbeförderungen im Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs, einschließlich der Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt in diesem Umkreis liegt, zulassen, sofern

   — die betreffenden Fahrzeuge mit einem Kontrollgerät gemäß Artikel 20 dieser Verordnung ausgestattet sind, oder

   — wenn sie nach Anhörung der Kommission geeignete Maßnahmen treffen, die eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der für diese Beförderungsart geltenden Bestimmungen sicherstellen und gewährleisten, daß der soziale Schutz und die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden.

5. Zum Zweck der Sicherstellung von Beförderungen zur Versorgung der Bevölkerung in vorübergehenden Notsituationen können die Mitgliedstaaten in nationalen Verkehr befristete Ausnahmen von den Abschnitten IV und V dieser Verordnung gewähren.

   Die Mitgliedstaaten unterrichten unverzüglich die Kommission von den getroffenen Maßnahmen. Diese kann die Maßnahmen abändern oder aufheben.

ABSCHNITT X

Überwachung und Ahndung

Artikel 24

1. Die Mitglieder des Fahrpersonals eines Fahrzeugs, das nicht im Linienverkehr eingesetzt ist, müssen ein persönliches Kontrollbuch nach dem Muster im Anhang, der Bestandteil dieser Verordnung ist, mit sich führen.

   Für Fahrer, deren Fahrzeuge in einem Drittland zugelassen sind, das nicht Vertragspartei des AETR ist, erkennt die Kommission jedoch auf Antrag eines Mitgliedstaats amtlich ein Kontrollbuch an, das nicht dem Muster im Anhang entspricht, sofern es von dem gemeinschaftlichen Muster nicht in den wesentlichen Punkten abweicht. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

2. Die Mitglieder des Fahrpersonals tragen zur entsprechenden Zeit in die Tageskontrollblätter des persönlichen Kontrollbuchs die Angaben über folgende Zeitabschnitte ein:

   a) unter dem Zeichen
   die Ruhezeiten

   b) unter dem Zeichen
   die Ruhepausen

c) unter dem Zeichen
die Lenkzeiten;

d) unter dem Zeichen
die anderen Zeiten der Anwesenheit am Arbeitsplatz.

3. Jeder Mitgliedstaat kann vorschreiben, daß die in Absatz 2 Buchstabe d genannten Zeiträume in folgender Unterteilung in die in seinem Hoheitsgebiet ausgestellten persönlichen Kontrollbücher eingetragen werden:

a) unter dem Zeichen
— die Wartezeit, d. h. die Zeit, in der die Mitglieder des Fahrpersonals nur an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, um etwaigen Anforderungen nachzukommmen, eine der in Absatz 2 Buchstabe c und in Absatz 3 Buchstabe b genannten Tätigkeiten auszuüben oder wiederaufzunehmen;
— die während der Fahrt des Fahrzeugs neben dem Fahrer verbrachte Zeit;
— die während der Fahrt des Fahrzeugs in in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

b) unter dem Zeichen
alle sonstigen Arbeitszeiten.

4. Jeder Mitgliedstaat kann die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind und innerstaatliche Beförderungen durchführen, davon freizustellen, in die Tageskontrollblätter des persönlichen Kontrollbuchs diejenigen in Absatz 2 vorgesehenen Zeiträume einzutragen, die in geeigneter Weise von einem mechanischen Kontrollgerät aufgezeichnet werden können, das sich im Fahrzeug befindet und gemäß Artikel 20 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 genehmigt ist, unbeschadet der Anwendung der gesamten Verordnung von den Zeitpunkten an, die in den Artikeln 4 und 20 genannt sind.

Die auf diese Weise aufgezeichneten Angaben sind in den Wochenbericht des persönlichen Kontrollbuchs zu übertragen.

5. Wenn die Mitglieder des Fahrpersonals, für die Absatz 4 gilt, eine Beförderung im grenzüberschreitenden Verkehr durchzuführen haben, müssen die auf diese Weise aufgezeichneten Zeiträume für die sieben vorangegangenen Tage, soweit sie in dem Wochenbericht nach Absatz 4 Unterabsatz 2 nicht angegeben worden sind, in den Tageskontrollblättern des persönlichen Kontrollbuchs enthalten sein.

6. Die Mitglieder des Fahrpersonals haben das persönliche Kontrollbuch auf Verlangen den Kontrollbeamten vorzuweisen.

7. Jedes Unternehmen hat ein Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher zu führen. Dieses Verzeichnis muß die Namen der Mitglieder des Fahrpersonals enthalten, denen ein Buch ausgehändigt wurde, deren Empfangsbestätigung, die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten ausgefüllten Tageskontrollblatts. Das Verzeichnis ist auf Verlangen den Kontrollbeamten vorzulegen.

8. Das Unternehmen hat die abgeschlossenen persönlichen Kontrollbücher mindestens ein Jahr lang aufzubewahren.

9. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen für die Ausgabe und die Überwachung dieser Kontrollbücher.

Artikel 25

1. Jedes Unternehmen, das einen Linienverkehr betreibt, muß einen Linienfahrplan und einen Arbeitszeitplan aufstellen.

2. Der Arbeitszeitplan muß für jedes Mitglied des Fahrpersonals den Namen, das Geburtsdatum, den Standort sowie den vorher festgelegten Zeitplan für die in Artikel 24 Absätze 2 und 3 vorgesehenen Arbeitszeitgruppen angeben.

3. Der Arbeitszeitplan muß sämtliche in Absatz 2 aufgeführten Angaben mindestens für die laufende sowie die vorhergehende und die folgende Woche enthalten.

4. Der Arbeitszeitplan muß die Unterschrift des Leiters des Unternehmens oder seines Beauftragten tragen.

5. Jedes Mitglied des Fahrpersonals eines Fahrzeugs, das im Linienverkehr eingesetzt ist, muß einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und einen Abdruck des Linienfahrplans mit sich führen.

Artikel 26

1. Alle zwei Jahre wird die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament einen Gesamtbericht über die Anwendung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten vorlegen.

Bei der Vorlage dieses Berichtes macht die Kommission dem Rat Vorschläge, die sie zur Angleichung auf dem Wege des Fortschritts für notwendig hält und insbesondere was die Höchstdauer der Schichtzeit anbelangt.

2. Um der Kommission zu ermöglichen, den in Absatz 1 genannten Bericht zu erstellen, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre die erforderlichen Angaben nach einem Muster, das die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten ausarbeitet.

Artikel 27

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

   Diese Vorschriften müsssen sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die Ahndung im Falle von Zuwiderhandlungen erstrekken.

2. Die Mitgliedstaaten gewähren einander Beistand im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung und die Überwachung der Anwendung.

3. Erhalten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates Kenntnis von einer Zuwiderhandlung eines Mitglieds des Fahrpersonals eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs gegen die Bestimmungen dieser Verordnung, so können sie dies den Behörden des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, melden. Die zuständigen Behörden teilen sich gegenseitig alle ihnen vorliegenden Angaben über die Ahndung dieser Zuwiderhandlungen mit.

ABSCHNITT XI

Schlußbestimmungen

Artikel 28

1. Werden durch die Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 oder dieser Verordnung im Verkehrsgewerbe erhebliche und voraussichtlich anhaltende Schwierigkeiten verursacht, oder sind die Schwierigkeiten derart, daß sie die Gesamtwirtschaft oder die Wirtschaft eines Gebietes ernsthaft beeinträchtigen, kann ein Mitgliedstaat beantragen, ihm die Anwendung von Schutzmaßnahmen in Form einer vorübergehenden teilweisen Aussetzung der Bestimmungen dieser Verordnung im innerstaatlichen Verkehr auf seinem Hoheitsgebiet zu genehmigen, soweit und solange dies notwendig ist, um die Lage wieder auszugleichen.

2. Auf Antrag des betreffenden Staates bestimmt die Kommission unverzüglich die ihres Erachtens erforderlichen Schutzmaßnahmen einschließlich der Voraussetzungen und Einzelheiten ihrer Anwendung.

3. Solche Schutzmaßnahmen können nur bis zum 31. Dezember 1977 angewandt werden.

Artikel 29

Auf Antrag eines Mitgliedstaates oder auf eigene Initiative wird die Kommission Regierungssachverständige zu allen Fragen konsultieren, die die Anwendung der vorliegenden Verordnung betreffen, insbesondere in den in den Artikeln 23 und 27 vorgesehenen Fällen.

Artikel 30

1. Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1976 in Kraft. Von diesem Tage an werden die Artikel 1, 2, 5, 6, 27 Abs. 1 und Artikel 28 angewandt; mit dem gleichen Datum treten die Artikel 2, 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 außer Kraft.

2. Die übrigen Artikel dieser Verordnung werden ab 1. Februar 1977 angewandt. Von diesem Tage an werden die Artikel 3, 4, 7 bis 10, 11 Abs. 1 bis 3 sowie 5 und 6, und die Artikel 12 bis 17 der Verordnungen (EWG) Nr. 543/69, Nr. 514/72 und Nr. 515/72 außer Kraft gesetzt und durch diese Verordnung ersetzt.

3. Diese Verordnung beeinträchtigt nicht die Verordnung (EWG) 1463/70.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Anhang

Persönliches Kontrollbuch

Allgemeine Vorschriften

Hinweise auf die Vorschriften

1. Es ist wünschenswert, daß das persönliche Kontrollbuch einen Hinweis auf die wichtigsten Vorschriften für das Mitglied des Fahrpersonals enthält.

Numerierung des Buches

2. Das persönliche Kontrollbuch ist durch Lochen oder Aufdruck zu numerieren.

Format des Buches

3. Das Format des persönlichen Kontrollbuchs muß der Norm A 6 (105 × 148 mm) oder größeren Ausmaßen entsprechen.

Unterzeichnung des Buches

4. Das Tageskontrollblatt und Wochenbericht müssen von dem Mitglied des Fahrpersonals unterschrieben sein, der Wochenbericht auch vom Arbeitgeber.

Inhalt des Buches

5. Vorbehaltlich der Vorschriften der Nummer 7 hat das persönliche Kontrollbuch beiliegendem Muster zu entsprechen. Es muß folgendes enthalten:

   a) ein Deckblatt,

   b) Anweisungen für das Führen des Buches,

   c) Tageskontrollblätter,

   d) das Muster eines ausgefüllten Tageskontrollblatts,

   e) Wochenberichte.

Gleichzeitige Verwendung mehrerer Bücher

6. Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um zu verhindern, daß ein Mitglied des Fahrpersonals gleichzeitig mehrere persönliche Kontrollbücher verwendet.

Besondere einzelstaatliche Vorschriften

7. Jeder Mitgliedstaat kann für die in seinem Hoheitsgebiet ausgegebenen persönlichen Kontrollbücher folgendes vorschreiben:

   a) das auf dem Tageskontrollblatt erscheinende Diagramm auf einem einzigen Streifen, der sich auf den Zeitraum von 0 bis 24 Uhr erstreckt, zu erstellen;

   b) das Tageskontrollblatt in mehr als einem Exemplar auszufertigen;

   c) zusätzliche Angaben oder zusätzliche Spalten oder Varianten aufzunehmen, sofern die allgemeine Aufmachung des Kontrollbuchs dadurch nicht geändert wird und die Nummern oder Großbuchstaben bei den in dem beiliegenden Muster enthaltenen Spalten unverändert bleiben;

   d) jede Änderung oder zusätzliche Angabe aufzunehmen, welche die in Anwendung des Artikels 24 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 festgelegten Bestimmungen hinsichtlich der Symbole für die Spalten 7 ⧄, 7 a ⚒, 14 ⧄ und 14 a ⚒ des Tageskontrollblatts erforderlich machen;

   e) die Felder zu Ha, Hb, und/oder I des Wochenberichts nicht auszufüllen;

   f) die mehr als zwei Wochen alten Tageskontrollblätter abzutrennen.

MUSTER EINES PERSÖNLICHEN KONTROLLBUCHS

a) **Deckblatt**

I. **PERSÖNLICHES KONTROLLBUCH**

FÜR DIE MITGLIEDER DES FAHRPERSONALS IM STRASSENVERKEHR

II. Staat: ....

III. Begonnen am: .... 19..........

IV. Abgeschlossen am: .... 19..........

V. Familienname, Vorname(n), Geburtsdatum und Anschrift des Inhabers des Buches:

....

....

VI. Name, Anschrift, Fernsprechnummer und gegebenenfalls Firmenstempel des Unternehmens:

....

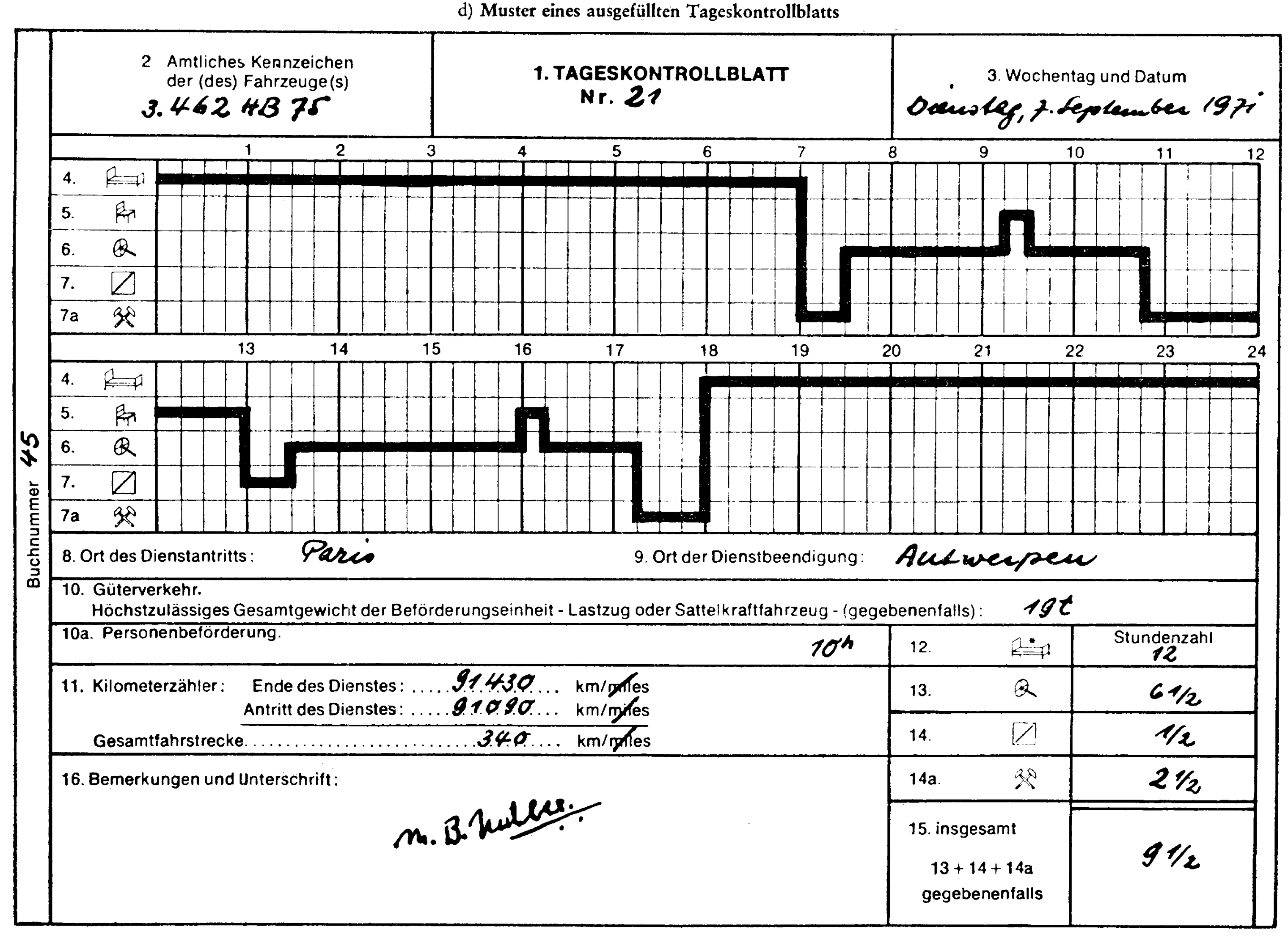
....

....

....

Buchnummer ....

d) Muster eines ausgefüllten Tageskontrollblatts



2 Amtliches Kennzeichen der (des) Fahrzeuge(s)
3.462 HB 75

1. TAGESKONTROLLBLATT
Nr. 21

3. Wochentag und Datum
Dienstag, 7. September 1971

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

4.
5.
6.
7.
7a

13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

4.
5.
6.
7.
7a

Buchnummer 45

8. Ort des Dienstantritts: Paris

9. Ort der Dienstbeendigung: Antwerpen

10. Güterverkehr.
Höchstzulässiges Gesamtgewicht der Beförderungseinheit - Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug - (gegebenenfalls): 19t

10a. Personenbeförderung. 10h

11. Kilometerzähler: Ende des Dienstes: ......91430... km/miles
Antritt des Dienstes: ......91090... km/miles
Gesamtfahrstrecke..........................340.... km/miles

16. Bemerkungen und Unterschrift:
m. B. Müller

		Stundenzahl
12.		12
13.		6 1/2
14.		1/2
14a.		2 1/2
15. insgesamt 13 + 14 + 14a gegebenenfalls		9 1/2

Anmerkung 1:

Die beiden Felder 10 und 10 a sind in der Praxis nur dann auf demselben Tageskontrollblatt auszufüllen, wenn ein Mitglied des Fahrpersonals am selben Tag eine Personenbeförderung und eine Güterbeförderung durchgeführt hat.

Anmerkung 2:

In Feld 12 bedeutet die Eintragung von 12 Stunden ununterbrochener Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes, daß der Fahrer seinen Dienst am Vorabend um 19 Uhr beendet hat. Zählt man zu den in Feld 4 angegebenen sieben Stunden, nämlich die fünf Stunden zwischen 19 und 24 Uhr des Vorabends hinzu, erhält man insgesamt zwölf Stunden.

e) **Wochenbericht**

A. Familienname und Vorname(n) des Mitglieds des Fahrpersonals

....

B. **WOCHENBERICHT**

C. Vom .... bis einschließlich .... 19........

									J. Summe im Wochenzeitraum
D. Tage des Wochenzeitraums									
E. Tageskontrollblatt Nr.									
F. *									
Dauer der beruflichen Tätigkeit	G.								
	Ha.								
	Hb.								
	I G + Ha + Hb								

K. Bemerkungen: ....

....

....

L. Datum der letzten wöchentlichen Ruhezeit: ....

M. Unterschrift des Mitglieds des Fahrpersonals: ....

N. Unterschrift des Arbeitgebers: ....

Buchnummer ....

b) Anweisungen

ANWEISUNGEN
FÜR DIE FÜHRUNG DES PERSÖNLICHEN KONTROLLBUCHS

1. Dieses persönliche Kontrollbuch ist auf Grund der

....

(Angabe der einschlägigen Rechtsvorschriften)

ausgegeben worden.

Hinweise für das Unternehmen

2. Händigen Sie nach Ausfüllen der Spalten V und VI des Deckblatts jedem Mitglied des Fahrpersonals entsprechend den in Nummer 1 angegebenen Rechtsvorschriften ein Kontrollbuch aus.

3. Tragen Sie in ein Verzeichnis die Namen der Personen ein, denen ein Kontrollbuch ausgehändigt worden ist, und geben Sie dabei die Buchnummer jedes Kontrollbuchs und das Datum der Aushändigung an. Lassen Sie sich den Empfang durch den Inhaber in diesem Verzeichnis bestätigen.

4. Geben Sie dem Inhaber des Kontrollbuchs die erforderlichen Anweisungen für die richtige Führung des Buches.

5. Prüfen Sie die Tageskontrollblätter und den Wochenbericht jede Woche oder, im Falle der Verhinderung, so bald wie möglich. Unterzeichnen Sie den Wochenbericht.

6. Ziehen Sie die abgeschlossenen Kontrollbücher unter Einhaltung der in Nummer 9 festgelegten Frist ein und halten Sie sie für die Dauer von mindestens 12 Monaten zur Verfügung der Kontrollpersonen. Tragen Sie das Datum des letzten Tageskontrollblatts in das in Nummer 3 genannte Verzeichnis ein.

Hinweise für das Mitglied des Fahrpersonals

7. Dieses Kontrollbuch gilt nur für Sie persönlich. Sie haben es während des Dienstes mitzuführen und den Kontrollpersonen auf Verlangen vorzulegen. Händigen Sie Ihrem Arbeitgeber das Kontrollbuch aus, wenn Sie aus dem Unternehmen ausscheiden.

8. Legen Sie es dem Arbeitgeber jede Woche oder, im Falle der Verhinderung, so bald wie möglich vor, damit er Ihre Eintragungen prüfen und den Wochenbericht unterzeichnen kann.

9. Behalten Sie das Buch, sobald es abgeschlossen ist, zwei Wochen, um es jederzeit den Kontrollpersonen vorlegen zu können. Übergeben Sie es anschließend so bald wie möglich Ihrem Arbeitgeber. Bewahren Sie die Durchschriften der Wochenberichte auf.

Deckblatt

10. Prüfen Sie, ob Ihr Familienname, Ihr(e) Vorname(n), Ihr Geburtsdatum und Ihre Anschrift richtig eingetragen sind (Spalte V).

11. Tragen Sie das Datum ein, an dem Sie das Buch erstmalig verwenden (Spalte III).

12. Tragen Sie das Datum ein, an dem Sie das Buch abgeschlossen haben (Spalte IV).

Tageskontrollblatt

13. Füllen Sie für jeden Tag, an dem Sie als Mitglied des Fahrpersonals beschäftigt waren, ein Tageskontrollblatt aus.

14. Tragen Sie in Feld 2 das amtliche Kennzeichen jedes im Laufe des Tages von Ihnen benutzten Fahrzeugs ein.

15. Die verwendeten Symbole haben folgende Bedeutung:

Gesamtdauer der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes

Ruhezeit oder Tagesruhezeit

Ruhepausen oder Pausen

Lenkzeiten

(1. Variante) (*)

Zeiten der Anwesenheit am Arbeitsplatz;

(2. Variante) (*)

tatsächliche Arbeiten außer dem Lenken des Fahrzeugs;

Zeiten der Anwesenheit am Arbeitsplatz außer denen, die durch die Symbole und bezeichnet sind.

16. Tragen Sie Ihre Ruhezeit oder Ihre Tagesruhezeit (Symbol), Ihre Pausen (Symbol) sowie die Zeiten ein, in denen Sie Tätigkeiten entsprechend den Symbolen [erste Variante] (*) der Spalten 6 und 7 , [zweite Variante] (*) 6 , 7 und 7 a ausüben. Ziehen Sie zu diesem Zweck unter den betreffenden Stunden bei den entsprechenden Symbolen einen Querstrich und verbinden Sie die waagerechten und die senkrechten Linien miteinander. Auf diese Weise ergibt sich eine durchgehende Linie, die über die ganze Spalte läuft (siehe Beispiel im Kontrollbuch).

17. Die Eintragungen sind bei Beginn und am Ende der entsprechenden Zeiten vorzunehmen.

18. Tragen Sie in Feld 16 „Bemerkungen" gegebenenfalls den Namen des zweiten Fahrers ein. Dieses Feld kann ferner dazu verwendet werden, einen etwaigen Verstoß gegen die Vorschriften zu erklären oder die in anderen Feldern gemachten Angaben zu berichtigen (siehe Nummer 24). Auch der Arbeitgeber oder die Kontrollpersonen können ihre Bemerkungen darin eintragen.

19. In Feld 12 ist die Stundenzahl der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes (Ruhezeit oder Tagesruhezeit) einzutragen. Beginnt diese Ruhezeit bereits am Vortage, so ist die Stundenzahl der gesamten Ruhezeit anzugeben, die am Ende des Vortages und am Anfang des Tages verbracht worden ist, für den das Tageskontrollblatt ausgefüllt wird.

20. Tragen Sie vor der Abfahrt in Feld 11 „Antritt des Dienstes" den Kilometerstand nach dem Kilometerzähler ein; vermerken Sie bei Beendigung des Dienstes in Feld 11 „Ende des Dienstes" den neuen Kilometerstand und die Gesamtfahrstrecke.

21. Unterzeichnen Sie das Tageskontrollblatt.

(*) Die jeweils angewendete Variante ist von der Entscheidung des Mitgliedstaats gemäß Artikel 14 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 abhängig. In den persönlichen Kontrollbüchern erscheint nur die gewählte Variante.

Wochenbericht

22. Dieser Bericht ist am Ende jedes Wochenzeitraums anzufertigen, in dem ein oder mehrere Tageskontrollblätter ausgefüllt worden sind. Für die Tage, an denen Sie im Dienst gewesen sind, ohne Mitglied des Fahrpersonals zu sein, d. h. wenn kein Tageskontrollblatt auszufüllen war, sind die Ziffer „0" in Feld G und die Dauer der Dienstzeiten in die Felder Ha und Hb einzutragen. Tragen Sie die Ziffer „0" in das entsprechende Feld ein, wenn Sie keine der genannten Tätigkeiten ausgeübt haben. Tragen Sie für die Tage, an denen Sie nicht im Dienst gewesen sind, die Ziffer „0" in die Felder G, Ha und Hb ein und geben Sie eine Erläuterung wie z. B. „Ferien" oder „Urlaubstag".

23. Übertragen Sie in die Felder F und G die in den Feldern 12 und 13 der entsprechenden Tageskontrollblätter enthaltenen Zahlen.

Allgemeine Bemerkungen

24. Die Eintragungen im Kontrollbuch dürfen weder radiert noch durchgestrichen noch überschrieben werden; Fehler, auch Schreibfehler, sind in Feld 16 „Bemerkungen" zu berichtigen.

25. Kein Blatt darf vernichtet werden.

26. Die Eintragungen sind mit Tinte oder Kugelschreiber vorzunehmen.

c) Tageskontrollblatt

Buchnummer

2. Amtliches Kennzeichen der (des) Fahrzeuge(s)	1. TAGESKONTROLLBLATT Nr.	3. Wochentag und Datum

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.												
5.												
6.												
7.												
7a												

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4.												
5.												
6.												
7.												
7a												

8. Ort des Dienstantritts: 9. Ort der Dienstbeendigung:

10. Güterverkehr.
Höchstzulässiges Gesamtgewicht der Beförderungseinheit - Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug - (gegebenenfalls):

10a. Personenbeförderung.

11. Kilometerzähler: Ende des Dienstes: .... km/miles
Antritt des Dienstes: .... km/miles
Gesamtfahrstrecke...................................... km/miles

16. Bemerkungen und Unterschrift:

		Stundenzahl
12.		
13.		
14.		
14a.		
15. insgesamt 13 + 14 + 14a gegebenenfalls		

Zeitplan

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Erneuerung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

A. Maßnahmen des Rates

Auf der Ratstagung vom 10. und 11. Dezember 1975 haben mehrere Delegationen die Kommission erneut aufgefordert, möglichst bald entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

B. Kommission

Auf der Tagung vom 10. Dezember 1975 hat die Kommission nach einer Aussprache über die politische Lage auf diesem Gebiet beschlossen, sich vor einer Genehmigung der Änderungsvorschläge mit den Sozialpartnern zu beraten.

Auf der Sitzung vom 22. Dezember 1975 hat die Kommission beschlosssen, die Beratung bis zum 15. Februar 1976 abzuhalten, und ihre Dienststellen beauftragt, bis Ende Februar 1976 den Entwurf eines Beschlusses über die Genehmigung und Weiterleitung des Verordnungsvorschlages an den Rat zu unterbreiten.

C. Vorgeschlagene Termine für die einzelnen Organe

a) Stellungnahme des Europäischen Parlaments

Mai 1976

b) Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausausschusses

Mai 1976

c) Genehmigung durch den Rat

Juni 1976

Begründung

Allgemeine Bemerkungen

1. Dieser Vorschlag für eine Verordnung beruht auf der Verordnung (EWG) Nr. 543/69, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 514/72 und Verordnung (EWG) Nr. 515/72, und den Erfahrungen, die die Kommission während der fünfjährigen Geltungsdauer gesammelt und in den gemäß Artikel 17 der Verordnung erstellten jährlichen Berichten an den Rat zusammengestellt hat sowie auf den Vorschlag der Kommission an den Rat vom 3. August 1972.

2. Die Kommission hat erkannt, daß es nicht wünschenswert ist, wenn die Vorschriften für ein einzelnes Gebiet eines Wirtschaftsbereichs auf mehrere Verordnungen verteilt sind, und daher die Gelegenheit genutzt, sowohl die bestehenden Rechtsvorschriften als auch Ergänzungs- und Änderungsvorschläge in einer einzigen Verordnung zusammenzufassen.

3. Die Grundverordnung (EWG) Nr. 543/69 wurde auf Grund der auf Artikel 75 beruhenden Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen, erstellt und in Kraft gesetzt.

4. Bei der Ausarbeitung der Grundverordnung und der Vorschläge, die zusammen den vorliegenden Verordnungsvorschlag ergeben, hatte die Kommission nicht nur die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, sondern auch die Verbesserung der Sozialvorschriften und der Sicherheit im Straßenverkehr zu berücksichtigen.

5. Während der Geltungsdauer der Verordnung wurde mit Regierungssachverständigen und den Sozialpartnern darüber beraten, wie die Ziele der Verordnung besser verwirklicht, Unregelmäßigkeiten beseitigt und die Ziele der Vorschriften über eine bessere Durchführung erreicht werden können. Die Verordnung (EWG) Nr. 514/72 und die Verordnung (EWG) Nr. 515/72 wurden unter diesen Gesichtspunkten in Kraft gesetzt. Bei der Ausarbeitung der Bestimmungen dieses Vorschlags, die auf Änderungen der ursprünglichen Verordnung hinauslaufen, hat die Kommission berücksichtigt, daß nicht nur der mit der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 erreichte soziale Fortschritt zumindest erhalten, sondern im Interesse der Sozialpartner und der Verkehrsnutzer auch ein elastischerer Geschäftsbetrieb ermöglicht werden muß. Ferner wurde im Interesse der Arbeitgeber, Arbeitnehmer und der Kontrollbehörden Wert auf eine größtmögliche Einfachheit gelegt, soweit sie mit der Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung zu vereinbaren ist.

6. Die Kommission gelangte unter Berücksichtigung der Auffassungen der Regierungssachverständigen und Sozialpartner darüber, wie die Ziele der Verordnung besser verwirklicht werden können und der Notwendigkeit, den in der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 erreichten sozialen Fortschritt zumindest zu erhalten, zu der Auffassung, daß ein echter sozialer Fortschritt eher durch die strengere Anwendung und Durchsetzung einer geänderten Verordnung, als mit den komplizierteren Vorschriften der bestehenden Verordnung erreicht werden kann.

7. Der vorliegende Vorschlag für eine Verordnung behält zwar Form, Inhalt und Ziele der Grundverordnung bei, weist aber auch Änderungen auf, damit die Bestimmungen einfacher angewandt werden können und für alle Beteiligten annehmbarer sind.

Besondere Bemerkungen

Artikel 1

Um zu gewährleisten, daß die Bestimmungen auf Definitionen beruhen, die im Straßenverkehrsgewerbe bekannt und akzeptiert sind, wurden den meisten dieser Definitionen Begriffe zugrunde gelegt, die in dem am 1. Juli 1970 in Genf geschlossenen Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 verwendet werden. Dabei wurden einige Änderungen angebracht, die sich aufgrund der besonderen Erfordernisse der Verordnung als notwendig erwiesen hatten. Außerdem wurden einige andere Definitionen ausgearbeitet, um den Erfordernissen der Verordnung gerecht zu werden.

Die wichtigste Änderung der Definitionen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 ist der Begriff der Woche, der sich jetzt auf Kalenderbasis von Sonntag bis Samstag erstreckt.

Artikel 2

Bei der Festlegung des Geltungsbereichs wurde berücksichtigt, daß die Wettbewerbsbedingungen harmonisiert werden müssen.

Gemäß der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 gilt dies sowohl für den innerstaatlichen als auch für den grenzüberschreitenden Verkehr, und zwar für den Werkverkehr wie für den gewerblichen Verkehr, für Fahrer wie für Verkehrsunternehmer.

Aus Gründen des Wettbewerbs, der Sicherheit im Straßenverkehr und des sozialen Fortschritts erscheint es zweckmäßig, die Verordnung auf Fahr-

[1] Unveränderte Stellen des beigefügten Verordnungstextes sind am Rand durch Striche gekennzeichnet.

zeuge anzuwenden, die in einem Mitgliedstaat oder einem Drittland zugelassen sind und mit denen innerhalb der Gemeinschaft Beförderungen durchgeführt werden.

Die Gemeinschaft hat die Ratifizierung des AETR stets als vordringlich angesehen, da zwischen diesem Übereinkommen und den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft eine enge Verbindung besteht.

Artikel 3

Dieser Artikel legt fest, daß die Gemeinschaft mit Drittländern Verhandlungen über die Anwendung dieser Verordnung aufnehmen wird.

Artikel 4

Dieser Artikel nimmt bestimmte Arten des Straßenverkehrs, die sich auf den Verkehr und die Verwirklichung der Ziele der Verordnung nur geringfügig auswirken, aus dem Geltungsbereich der Verordnung aus, gilt aber weiterhin für Verkehre im Sinne der Ratsentscheidung vom 13. Mai 1965, auf die sich somit die Durchführungsbestimmungen konzentrieren. Die in der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 aufgeführten Verkehre wurden um einige ergänzt.

Artikel 5

Unterschiede im Mindestalter des Fahrers dürften sich auf die Personalkosten und damit auf die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Mitgliedstaaten auswirken. Auch aus sozialen und Sicherheitsgründen erscheint es wünschenswert, ein Mindestalter für Fahrer festzusetzen.

Für den Güterverkehr sieht die Verordnung eine elastische Regelung mit einem grundsätzlichen Mindestalter von 18 Jahren für Fahrer von Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen vor. Bei den übrigen im Güterverkehr eingesetzten Fahrzeugen beträgt das Mindestalter des Fahrers 21 Jahre bzw. 18 Jahre, falls der Fahrer einen Befähigungsnachweis über den erfolgreichen Abschluß einer entsprechenden Ausbildung mit sich führt. Sind zwei Fahrer anwesend, so muß einer der Fahrer das 21. Lebensjahr vollendet haben.

Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer müssen das 21. Lebensjahr vollendet haben und einen Nachweis über den erfolgreichen Abschluß einer entsprechenden Ausbildung oder Berufserfahrung erbringen.

Auch für Beifahrer und Schaffner ist ein Mindestalter festzusetzen. Sie müssen das 18. Lebensjahr vollendet haben. Bei innerstaatlichen Beförderungen im Umkreis von 50 Kilometern kann dieses Mindestalter auf 16 Jahre herabgesetzt werden.

Die Bestimmungen entsprechen denen der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 543/69, wobei nur die Termine entsprechend geändert worden sind.

Artikel 6

Um die Zusammensetzung des Fahrpersonals zu harmonisieren und aus Gründen der Sicherheit müssen Fahrer von Sattelkraftfahrzeugen und im Personenverkehr eingesetzten Fahrzeugen mit einem Gewicht von mehr als 5 Tonnen sowie von im Güterverkehr eingesetzten Fahrzeugen mit einem Gewicht von mehr als 20 Tonnen bei Fahrstrecken von über 450 km von einem anderen Fahrer begleitet sein bzw. nach Zurücklegung einer Fahrstrecke von 450 km durch einen anderen Fahrer ersetzt werden. Diese Bestimmung wird aus der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 unverändert übernommen.

Im Hinblick auf einen elastischeren Geschäftsbetrieb und auf Grund der verbesserten Straßen sollte jedoch festgelegt werden, daß die obige Bestimmung nicht für Fahrzeuge gilt, in denen ein Kontrollgerät in Gebrauch ist.

Abschnitt IV

Um die Bestimmungen sowohl für den von der Verordnung betroffenen Personenkreis als auch für die Kontrollbeamten zu vedeutlichen und zu vereinfachen, wurden alle Aspekte der Schichtzeiten und Ruhezeiten in einem Abschnitt zusammengefaßt.

Artikel 7

Dieser Artikel legt die Höchstzahl der Schichtzeiten und die Mindestzahl der Ruhezeiten je Woche fest.

Artikel 8

Dieser Artikel regelt die Dauer der Schichtzeiten und die Gesamtdauer der wöchentlichen Schichtzeiten im Güterverkehr und im Personenlinienverkehr für die Besatzungen von Fahrzeugen ohne Schlafkabine und mit einem oder zwei Fahrern.

Bei der Festsetzung der Dauer der Schichtzeit muß eine Überlastung des Fahrpersonals vermieden und die für einen rationellen Geschäftsbetrieb notwendige Elastizität sowie die wirtschaftliche und soziale Lage berücksichtigt werden. Für die Schichtzeiten wurden verhältnismäßig hohe Werte festgelegt. Ferner wurde festgelegt, daß die Schichtzeit ausnahmsweise verlängert werden kann, wenn innerhalb dieser Schichtzeit längere Ruhepausen eingelegt werden.

Artikel 9

Dieser Artikel regelt die Ruhezeiten im Güterverkehr für Fahrzeuge ohne Schlafkabine und mit einem oder zwei Fahrern. Der Artikel sieht auch vor, daß die Ruhezeit ausnahmsweise verkürzt werden kann, wenn diese außerhalb des Standorts des Fahrpersonals oder des Standorts des Fahrzeugs verbracht wird. Die ursprünglichen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 wurden somit erheblich vereinfacht.

Artikel 10

Bevor der Rat eine Entscheidung trifft über das Problem der Schichtzeit und der Ruhezeit für Fahrzeuge mit einer Schlafkabine und mit einer Besetzung von zwei Fahrern, ist es notwendig, Beratungen durchzuführen mit den Vertretern von Arbeitgebern und von Arbeitnehmern.

Artikel 11

Dieser Artikel legt die Schichtzeit und die Gesamtsumme der Schichtzeiten pro Woche für den Personengelegenheitsverkehr und den Pendelverkehr fest.

Artikel 12

Dieser Artikel legt die Ruhezeit der Mitglieder des Fahrpersonals im Personenverkehr auf mindestens elf Stunden fest, die dreimal je Woche auf zehn Stunden vermindert werden kann.

Artikel 13

In diesem Artikel wird vorgeschrieben, daß die Ruhezeit außerhalb des Fahrzeugs oder bei stillstehendem Fahrzeug in einer Schlafkabine verbracht werden muß.

Artikel 14

Dieser Artikel regelt die Anforderungen an die wöchentliche Ruhezeit. Diese Ruhezeit ist von vierundzwanzig auf neunundzwanzig Stunden erhöht worden.

Artikel 15

Dieser Artikel ist aufgenommen worden, um betrieblichen Erfordernissen, die in den Gründerstaaten nur von geringer Bedeutung waren, aber durch den Beitritt von drei neuen Mitgliedstaaten erheblich an Bedeutung gewonnen haben, und der größeren Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verkehrsträgern Rechnung zu tragen.

Artikel 16

Abweichend von den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 wird festgelegt, daß die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit die am Steuer verbrachte Zeit ist. Ferner wird festgelegt, daß vom 1. Januar 1979 an die gesamte Zeit, die am Steuer verbracht wird, auf keinen Fall sechsundvierzig Stunden innerhalb einer Woche gegenüber achtundvierzig Stunden innerhalb einer Woche und zweiundneunzig Stunden innerhalb von zwei aufeinander folgenden Wochen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 überschreiten darf.

Eine weitere Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 besteht darin, daß die Abweichung, die Lenkzeit zweimal in der Woche auf neun Stunden heraufzusetzen, einheitlich auf alle Fahrzeuge ausgedehnt wird.

Artikel 17

Dieser Artikel ändert die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in dem Sinn, daß die ununterbrochene Lenkzeit wegfällt und der Begriff der Unterbrechung in einem einzigen Begriff der Pause zusammengefaßt wird, die in Abhängigkeit von einer Zeitspanne von viereinhalb Stunden innerhalb der Schichtzeit geregelt wird.

Artikel 18

Die Vorschriften über den Jahresurlaub und die Feiertage sind eine logische Ergänzung der Vorschriften über die Ruhepausen und wegen ihres Beitrags zur Sicherheit im Straßenverkehr und zum sozialen Fortschritt gerechtfertigt; die Vorschläge folgen der entsprechenden Empfehlung des Rates vom Juli 1975.

Artikel 19

Es kann gesagt werden, daß die Übertretung der Vorschriften über die Lenkzeiten, das höchstzulässige Gesamtgewicht und die Höchstgeschwindigkeiten trotz entsprechender Rechtsvorschriften gefördert wird, wenn das Fahrpersonal Prämien je zurückgelegte Strecke und beförderte Gütermenge erhält. Aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr sollten solche Zahlungen daher verboten werden. Allerdings ist es in einigen Mitgliedstaaten üblich, solche Prämien zu zahlen und die Sicherheit auf andere Weise zu gewährleisten. Wenn solche Prämien die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährden, sollten sie weiterhin erlaubt sein.

Artikel 20

Es müßte möglich sein, durch einzelstaatliche Gesetzgebung oder durch Tarifverträge Bedingungen zu schaffen, die in sozialer Hinsicht vorteilhafter sind als diejenigen der Verordnung. Auf Angehörige anderer Mitgliedstaaten finden jedoch die Bestimmungen der Verordnung Anwendung.

Artikel 21

Es entspricht einem offensichtlichen Erfordernis, den Rat und das Europa-Parlament über die Entwicklungen der sozialen Lage auf dem von dieser Verordnung behandelten Gebiete durch Bericht auf dem Laufenden zu halten. Um die Kommission und die Regierungen zu entlasten, ist der Berichtszeitraum auf zwei Jahre zu verlängern.

Artikel 22

Dieser Artikel regelt durch ein Kontrollsystem die Verstöße gegen die wichtigsten Bestimmungen der Verordnung, die namentlich durch höhere Gewalt verursacht werden.

Artikel 23

Um der Verordnung ein Höchstmaß an Flexibilität zu geben, ohne die Verwirklichung der grundsätzlichen Ziele in Frage zu stellen, ist es notwendig, daß innerhalb eines Gemeinschaftsverfahrens den Sozialpartnern die Möglichkeit gegeben wird, die Verteilung der Schichtzeitstunden innerhalb einer Woche im Interesse des sozialen Fortschritts und der Erfordernisse des Betriebes unterschiedlich zu handhaben, ohne dabei die Straßenverkehrssicherheit und den allgemeinen Stand des sozialen Schutzes zu beeinträchtigen.

Außerdem müssen die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben innerhalb des Gesamtsystems und nach Beratung mit den Sozialpartnern geeignete Abweichungen für die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse zuzulassen. Die Mitgliedstaaten müßten auch in der Lage sein, Abweichungen auf dem Gebiete der Kontrollmethoden im Nahverkehr bis zur allgemeinen Einführung des Fahrtschreibers zuzulassen, sofern eine wirkungsvolle Überwachung gewährleistet ist. Schließlich erlaubt dieser Artikel Abweichungen von den wichtigsten Vorschriften dieser Verordnung im Falle von Notlagen.

Artikel 24

Um die Anwendung der Verordnung und die Einhaltung ihrer Vorschriften wirksam zu überwachen, sind einheitliche Kontrollverfahren erforderlich. Das Verfahren der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 wird hier unverändert übernommen.

Artikel 25

Ein persönliches Kontrollbuch ist für Fahrer im Linienverkehr nicht notwendig. In diesen Fällen reichen ein Linienfahrplan und ein Arbeitszeitplan aus, wenn er genaue Angaben für die laufende, die vorhergehende und die folgende Woche enthält. Dieser Artikel übernimmt unverändert die Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 543/69, daß ein Arbeitszeitplan aufzustellen ist und jedes Mitglied des Fahrpersonals einen Abdruck davon mit sich führen muß.

Artikel 26

Der Rat, die Kommission und das Europäische Parlament sind über die Anwendung und Einhaltung der Verordnung als Ganzes und ihrer einzelnen Vorschriften zu unterrichten. Die in der ursprünglichen Verordnung (EWG) Nr. 543/69 enthaltene Vorschrift, jedes Jahr einen Bericht vorzulegen, wurde jedoch als unnötige und ungerechtfertigte Belastung der einzelstaatlichen Verwaltungen und der Kommissionsdienststellen empfunden. In diesem Artikel wird festgelegt, daß alle zwei Jahre ein Bericht vorzulegen ist.

Artikel 27

Um eine möglichst weitgehende Harmonisierung zu erreichen, müssen die Mitgliedstaaten die Kommission anhören, ehe sie die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen. Die Bestimmung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69, daß die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung und die Überwachung der Verordnung einander Beistand gewähren, wird hier unverändert übernommen.

Artikel 28

Nach dem Inkrafttreten der Verordnung ist den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu bieten, während einer streng begrenzten Zeit im Rahmen eines Gemeinschaftsverfahrens Schutzmaßnahmen einschließlich einer vorübergehenden Aussetzung einiger oder aller Vorschriften dieser Verordnung über den innerstaatlichen Verkehr zu treffen, wenn voraussichtlich anhaltende Schwierigkeiten drohen.

Artikel 29

Es ist dafür zu sorgen, daß die Kommission die Regierungssachverständigen zu allen Fragen, die die Anwendung dieser Verordnung betreffen, hören kann.

Artikel 30

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1976 in Kraft. Sie wird jedoch erst ab dem 1. Februar 1977 uneingeschränkt gelten; zu diesem Zeitpunkt werden alle Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 nebst allen Änderungen außer Kraft gesetzt. Da einige Vorschriften dieser Verordnung aber schon vorher anzuwenden sind, müssen die entsprechenden Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 früher außer Kraft gesetzt werden.